

التاريخية والاقتصادية لميناء الأهمية دمياط القديم

إعداد

سماح سمير شفيق بدوي

إشراف:

أ.د/ نبيل عبد الحميد سيد أحمد
أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر المتفرغ
بكلية الآداب جامعة دمياط

الموقع الجغرافي لميناء دمياط القديم:

تميز موقع ميناء دمياط القديم بالعديد من الخصائص والمميزات. حيث كان يقع في أقصى شمال شرق الدلتا مطلاً على البحر المتوسط ومتصلاً بنهر النيل عند مصبه في فرع دمياط، وتفصله عن بحيرة المنزلة خمسة كيلومترات في خط مستقيم⁽ⁱ⁾.

خصائص موقع ميناء دمياط القديم:

- سهولة الدفاع حيث كان يرتكز على ثنية كبيرة من ثنيات نهر النيل تشبه عنق الزجاجة على شكل يمثل عقدة⁽ⁱⁱ⁾. كانت بمثابة عائق مائي لحماية الميناء من الأجواء العاصفة، فأصبح مأوى آمن يجذب السفن للقيام بعمليات الشحن والتفريغ للبضائع والأفراد⁽ⁱⁱⁱ⁾.
- إمكانية الحصول على المياه من نهر النيل، فقد كان لهذا العامل الطبيعي أهميته في صمود المدينة والميناء خلال عمليات الحصار الطويل من جانب الغزاة عبر العصور المختلفة.

كانت تحيط بالميناء منطقة مستنقعات متشابكة، تعتبر بمثابة قلاع طبيعية تحميه من الهجوم براً وبحراً، فلم تستطع الحملات العسكرية من الاستيلاء عليه بسهولة^(iv). كذلك وقوع الميناء القديم عند نقطة التقاء طرق المواصلات والتجارة المنقولة بحراً وبراً جعلته مرفأً تجارياً هاماً^(v).

(تطوير الميناء عبر العصور المختلفة)

مر ميناء دمياط القديم خلال تاريخه بفترات من الرواج والكساد. ارتفع في بعضها إلى الذروة حتى احتل المكانة الثانية بعد القاهرة وانحدر في بعضها الآخر إلى مكانة متأخرة بين المدن المصرية^(vi).

(العصور القديمة)

لم يكن من السهل على الباحثين في فترة العصور القديمة التعرف على موضع ميناء دمياط، فقد واجههم الكثير من الغموض خلال رحلة بحثهم حتى عثروا على بعض الأدلة التي تؤكد وجود ميناء دمياط منذ أقدم العصور، خاصة في العصور الفرعونية منها:

- الاسم الفرعوني القديم لدمياط "تامحت"، ويعني هذا الاسم أرض المياه الشمالية أو البلدة البحرية^(vii).

- وجود بعض الآثار المصرية القديمة في دمياط، التي تشير إلى دمياط الفرعونية، ومنها جزء من تابوت من الجرانيت عثر عليه أثناء الحملة الفرنسية في المدينة. وقد نقل إلى متحف اللوفر بباريس^(viii).

- ازدهار صناعة النسيج في منطقة دمياط منذ أقدم العصور حيث كانت منتشرة في العصور الفرعونية، فقد استغل القدماء المصريين (مصبات نهر النيل) التي تصعد فيها السفن إلى أعالي النيل للتجارة، وفي أوقات الحروب كانوا يقومون بسد هذه المصبات بالأحجار لمنع اساطيل العدو من دخول البلاد^(ix).

ويفسر غموض تاريخ منطقة الميناء في العصور الفرعونية إلى:

عدم القيام بحفائر واسعة في منطقة دمياط، لأن هذه الابحاث تحتاج إلى نفقات طائلة. كما أن الآثار مدفونة بها على عمق كبير أكثر من غيرها من المناطق وذلك بسبب إرسابات النيل المترامية^(x).

[ميناء دمياط القديم إبان العصر اليوناني - الروماني]

ذكرت دمياط في العصر الروماني باسم "تامياتس" Tamiathis^(xi). حيث نشطت الحركة التجارية في هذا العصر بميناء دمياط، وخاصة بعد ان تحول البحر المتوسط إلى بحيرة رومانية. وظهرت حاجة الرومان الي المحصولات الزراعية. ولذلك منذ أوائل

التاريخ البيزنطي (٣٣٠م) كانت دمياط تمثل مكاناً بارزاً في الجغرافيا القديمة وظلت أهم مدن مملكة الروم لمدة قرون عديدة^(xii).

كانت السفن التجارية تخرج من ميناء دمياط إلى ثغور الامبراطورية الرومانية محملة بالقمح والكتان، وورق البردي والزجاج والمنسوجات اليدوية، بينما تأتي إلى الميناء سفن أخرى محملة بأخشاب الشام ومرمر اليونان ومعادن روما^(xiii).

"ميناء دمياط القديم إبان مرحلة العصور الوسطى"

أولاً: فترة العصر العربي الإسلامي حتى نهاية الدولة الأيوبية:

ظلت دمياط مدينة حصينة ذات أبواب وقلاع وأبراج منيعة الأسوار لا يسهل اقتحامها من البر أو البحر، حتى أن جيش عمرو بن العاص الذي أرسل لفتح المدينة لم ينجح في مهمته واضطر الي الانسحاب بعد حصار دام (٨شهوراً) لدمياط. وظلت مدينة حصينة لم يستطيعوا دخولها إلا من خلال منفذ في أحد أسوارها عام ٦٤٢م^(xiv). ومرت دمياط ومينائها في تلك الفترة بأزهى فترات الإزدهار والرخاء عسكرياً وتجارياً^(xv).

الأهمية العسكرية:

كانت دمياط من القواعد البحرية الهامة في مصر في العصر الإسلامي^(xvi). فقد قامت بدوراً حروبياً بارزاً، حيث تعرضت المنطقة للعديد من الغارات البحرية التي صمدت لها وقاومتها من قبل الروم^(xvii) ايضاً ساهمت المدينة ومينائها في اخضاع الثورات التي كان يقوم بها سكان الأراضي الواقعة شرق الدلتا^(xviii).

وقد بلغ من أهمية دمياط ومينائها في تلك الفترة أن الصليبيين رفضوا تسليمها بعد أن استولوا عليها في الحملة الصليبية الخامسة (٦٢٦هـ - ١٢٢٩م) إلا إذا سلم لهم المسلمون القدس وعسقلان وطبرية واللاذقية وسائر ما فتحه السلطان صلاح الدين من بلاد الساحل^(xix).

(الأهمية التجارية)

كانت دمياط الميناء التجاري لمصر، فقد كانت تستقبل تجارة الشرق الوافدة بين اليمن خلال العصر الفاطمي (٣٥٨هـ - ٥٦٧هـ) // (٩٦٩ - ١١٧١م)، وبالتالي كان لها دور بارز في تدعيم العلاقات الإقتصادية بين مصر واليمن^(xx). إبان القرن الثاني عشر الميلادي كان ميناء دمياط الميناء المصري الوحيد في الجزء الشرقي من البحر المتوسط^(xxi).

فكان يستقبل الأرقاء الذين يحملون من أسواق الرقيق من البلاد المطلة على بحر قزوين. حيث كانوا ينقلون في سفن التجار البنادق من بلادهم إلى مصر عبر البحر السود فبحر القلزم إلى خليج القسطنطينية فميناء دمياط^(xxii).

كذلك كانت سفن الروم تأتي إلى ميناء دمياط خلال العصر اليوبي (٥٦٧هـ - ٦٤٨هـ) // (١١٧١ - ١٢٥٠م) تبيع وتشتري منه ما تحتاج إليه من بضائع^(xxiii). كما كانوا يحملون جزءاً من تجارة الشرق إلى الغرب، حتى تساوى ميناء دمياط^(xxiv) في عدد السفن مثلها مثل اليونان وسوريا وقبرص^(xxv). وفي أوائل القرن الثالث عشر صار يتردد على ميناء دمياط سفن من بلاد اليونان وسوريا والبندقية، حيث اشتهرت دمياط بإنتاج الأرز إلى جانب شهرتها بصناعة المنسوجات^(xxvi).

ثانياً: ميناء دمياط القديم أثناء فترة حكم المماليك البحرية والجراسية (١٢٥٠ -

١٥١٧م)

مرت دمياط وميناؤها في بداية تلك الفترة بحالة من الإضمحلال. وخلالها فقد الميناء مكانته، وازدهرت مدينة الإسكندرية وذلك يرجع إلى:

- تم هدم مدينة دمياط وتخريبها بعد انتهاء الحملة الصليبية السابعة (٦٤٨هـ - ١٢٤٨م)، وذلك بسبب النزاع بين المماليك والأيوبيين،

- وخوف المماليك من انتهاز الفرنج لهذا النزاع العودة إلى المدينة مرة أخرى واتخاذها معبراً لتهديد البلاد مرة أخرى وذلك في عام (١٢٥٠هـ / ١٢٥٠م) (xxvii).

- تم سد مصب النيل في دمياط بالحجارة عام (١٢٦١م) بأمر من الظاهر بيبرس البندقداري، بإلقاء الحجارة في النيل حتى ضاق وتعذر دخول المراكب منه إلى دمياط. وذلك لمنع مراكب العدو من الدخول إلى دمياط عن طريق النيل. وبالتالي امتنعت المراكب الكبيرة من الدخول وإنما كان ينقل ما فيها من بضائع في مراكب نيلية تعرف (بالجروم) عند أهل دمياط، وتظل المراكب الكبيرة واقفة قريباً من ملتقى النيل بالبحر (xxviii).

- أدى ذلك إلى اضمحلال المدينة ومينائها، وتقدم مدينة الإسكندرية في عهد المماليك البحرية (xxix).

ولكن عاد سلاطين المماليك ومارؤهم يهتمون بامر دمياط وتجديدها وبدأت تستعيد أهميتها الحربية مرة أخرى، ويخرج منها الأسطول المصري كما حدث في حكم الشرف برسباي عام (١٤٢٢م). حيث خرج الأسطول المصري من دمياط لمحاربة قبرص انتقاماً لما حدث منهم من تخريب للإسكندرية (xxx). كما اهتم السلطان الأشرف قايتباي عام (١٤٧٧م) بتحسين ميناء دمياط القديم وذلك بإنشاء سلسلة من حديد عند فم البحر المالح. أيضاً اهتم بصناعة السفن الحربية، حيث أصبحت دمياط داراً لصناعتها (xxxi).

كذلك استعادت مدينة دمياط ومينائها مكانتها التجارية، وأصبحت من أهم أبواب التجارة بين مصر وأوروبا. حيث كانت السفن الأوربية تأتي إليها محملة بالفراء والأخشاب وغيرها من المنتجات الأوربية، وتعود محملة بالتوابل والعمود والخزف والقمشة وغيرها من منتجات الشرق (xxxii).

وجددت المعاهدة في القرن الخامس عشر التي سبق أن عقدت بين مصر وجزيرتي قبرص وردوس في أواخر عهد الدولة المملوكية الأولى. وبمقتضاها عين للجزيرتين قنصل في ميناءي دمياط والاسكندرية. وكذلك كانت مواني بتاليا Patalia وستاليا Satalia وكانديلور Candelore هي أكثر أنحاء آسيا الصغرى تعاملاً مع دمياط والاسكندرية. وكانت السلع المتبادلة بينهم (الشمع - الدخان - الزعفران - السمسم - الهوف الناعم)^(xxxiii).

ثالثاً: ميناء دمياط القديم في العصر العثماني (١٥١٨ - ١٩١٤م):

كان لميناء دمياط القديم في العصر العثماني دور هام في التجارة الخارجية لمصر^(xxxiv) وظلت دمياط خلال العصر العثماني زاخرة بالنشاط التجاري والتجار الأجانب حتى اصبحت أكثر مدن مصر تجارة^(xxxv) وقد كان النشاط التجاري في ثغر دمياط^(xxxvi) يتم مع مواني بلاد الشام والدولة العثمانية وأوربا كفرنسا وانجلترا^(xxxvii).

"التجارة مع بلاد الشام"

كان الإتجاه العام في مصر خلال فترة العصر العثماني هو جعل ميناء دمياط ميناءً رئيسياً للتبادل التجاري البحري مع بلاد الشام^(xxxviii). ولكن لم يكن التواجد الشامي في مصر منذ بداية العصر العثماني، وإنما كان قائماً وسابقاً لذلك العصر، ولكنه ازداد بكثرة في العصر العثماني. وذلك لأن الدولة العثمانية لم تضع قيوداً على حركة السكان وحريرتهم في ممارسة انشطتهم الإقتصادية المختلفة^(xxxix)

فساعد ذلك على استمرار عملية التبادل التجاري بين مصر وبلاد الشام واستقرار الكثير من الشوام في مصر وخاصة في ثغر دمياط^(xl). وعندما كانت بلاد الشام تمثل امتداداً طبيعياً لمصر، فقد اعتمدت الدولة العثمانية على مصر لتسهم في إرسال ما يلزم بلاد الشام من سد احتياجاتها. ومن أشهر ثغورها التي كان هناك اتصال كبير بينها وبين ثغر دمياط بياس^(xli)، حيث قام ميناء بياس بدور بارز في نقل البضائع والإمدادات التي

لها اثر كبير على أهالي بياس. وجذب بعضهم إلى المجيء لمصر بصفة عامة ودمياط بصفة خاصة، وذلك لممارسة النشاط الاقتصادي.

وشجعت الإدارة العثمانية ذلك، عن طريق السماح لتجار دمياط بفتح باب التجارة مع تجار بياس^(xlii) والقيام بمشاركة بعضهم. وتتضمن تبادل السلع التي يحتاجها الطرفان، وبيعها لتجار بياس بثمن أقل ممن تباع بالداخل. وذلك بناء على اتفاق بين تجار دمياط والإدارة العثمانية بها. مقابل أن تقوم بإعفاء هؤلاء التجار من الرسوم والضرائب المفروضة على تصديرهم لسلع تلك الجهة. بالإضافة إلى التزامهم بالكمية المطلوبة منهم، ومواعيد إرسالها، وتأمينها^(xliii).

حرصت الإدارة العثمانية في ميناء دمياط على توفير الإستقرار للبياسين، وتوفير كافة السبل لهم لضمان استمرار النشاط الإقتصادي بدمياط^(xliiv). وقد وجدت الإدارة العثمانية بذلك وسيلة لتخفيف الطلب على شون الحبوب الأميرية، خاصة ان تلك الشون كان يخص منها لعدة جهات على رأسها المطابخ السلطانية باستانبول، وإمدادات قافلة الحج كل عام.

إضافة إلى ذلك لرغبتها في خلق علاقات تجارية بين دمياط وبياس بما يحقق أرباحاً لهما عن طريق شحن السلع ونقلها. ومن ثم كان لميناء دمياط دور بارز سواء بنقل تلك السلع إلى الثغور الشامية أو بخدمة النشاط التجاري المتبادل^(xlv).

وكان الأرز يمثل أهم الصادرات المصرية إلى بلاد الشام عن طريق ميناء دمياط^(xlvi). حيث لعب تجار دمياط دوراً هاماً في شراء الأرز من مناطق إنتاجه في الدلتا وفارسكور، ولاسيما وكائل الأرز في ثغر دمياط غاية الراغبين في شرائه من التجار الشوام. وكان يرسل إلى نواحي الشام^(xlvii) مبييضاً ومعبأ في عبوات مختلفة تعرف باسم مطبوقات^(xlviii).

وكان يصدر أيضاً الفول والعدس والكمون والسنامكي، والخيار شنبر وهو نبات ذو فائدة طبية علاجية^(xlix)، ويمثل أحد المنتجات التي تنبت بكثرة في بساتين ثغر دمياط. حيث كان يصدر منه الي بلاد الشام^(l) بكثرة.

ولذلك تصديره كان يتعرض لرقابة شديدة من السلطات الإدارية في الفترة التي يقل فيها إنتاجه، وذلك ضماناً لعدم تهريبه. فكانت السلطات الإدارية تمنع الإتجار فيه وتصديره غلى خارج مصر إلا بعد الحصول على أمر من الديوان العالي تحدد فيه اسم التاجر والكمية المسموح له بخروجها^(li).

بالإضافة الي ذلك كان البلح المجفف، والأقمشة الحريرية والوبر المصنوع في القاهرة، والصوف المصنوع في الفيوم، كانت تلقى سوقاً رائجاً في الثغور الشامية^(lii) كذلك كان يرسل القمح والشعير بكميات كبيرة إلى بلاد الشام، وخاصة في ظل الأزمات الاقتصادية بلغت حوالي (٣٤٠٠ أردب) في العام إلى صيدا وبيروت، وذلك للتغلب على ارتفاع أسعار القمح إلى بلاد الشام وتولى تنفيذ هذه المهمة القائمين على الأمر في ميناء دمياط^(liii).

حيث كان يتم تجهيز تلك السلع والإمدادات بناء على بيورلديات^(liv) صادرة من الديوان العالي بمصر ليقوم بتبليغها غلى المسؤولين عن تجهيزها بثغر دمياط وهم :

- وكيل خراج الدولة العثمانية (هو الموظف المختص بشراء طلبات السلطان ودائرته)
- وملتزم الثغر (هو الشخص الذي يشرف على الثغر بعد صدور فرمان له بذلك، حيث يخول له حق تحصيل الضرائب، مقابل التزامه بدفع ما قد يحدد عليه للخرينة السلطانية)^(lv)
- وأغا الحوالة (هو من معاوني القيودان في الثغر، وهو المسئول عن تحويل المبالغ المحصلة والضرائب)

- وأمين مقاطعة الثغر وقيودان الثغر ونقيب الأشراف .

ثم يتم التسليم على روديسيا تلك المراكب لتوصيلها بعد اخذ التعهد عليهم بواسطة قاضي الثغر^(lvi) . وكان يطلق على من عمل في قيادة المراكب الشراعية على أنواعها اسم روديسيا، وهم ربابنة تعلموا فنون الملاحة منذ طفولتهم، وامتلكوا الخبرات العلمية التي تؤهلهم لقيادة المراكب حتى يتجنبوا المخاطر التي تعترض عملية الملاحة خاصة في مواسم تقلب الريح والعواصف. وبعض الشوام وخاصة من بياس كانوا لروديسا مراكب وتجار في آن واحد فمارسوا هاتين المهنتين^(lvii).

وقد تمثلت الواردات من بلاد الشام إلى مصر في بعض المواد الخام المتنوعة مثل غزل الحرير الذي كان يرد من سوريا الي الصناع في مدن دمياط والمحلة وسمنود، حيث يصنع فيها ثم يعاد تصديره إلى هذه البلاد^(lviii). ويجلب من سوريا أيضاً بذور السمسم. كما كان يجلب من دمشق أقمشة حريرية من النوع المسمى (قطنى) من إنتاج تلك المدينة.

ويتم ختم القماش الوارد من بلاد الشام^(lix) في ديوان الجمرك بدمياط بخاتم سلطاني إشارة إلى سداد الجمارك عنه وتميزاً له عن الأقمشة المصنوعة في مصر في ذلك الوقت^(lx). كما كان الصابون وزيت الزيتون، وحجارة الطواحين بالإضافة إلى أصناف الفاكهة والعجوة والكبريت ترد إلى دمياط والإسكندرية من بلاد الشام^(lxi).

"التجارة مع أوروبا"

كانت هناك تجارة مصرية مع أوروبا عن طريق دمياط. مثل التجارة مع فرنسا والبندقية وغيرها^(lxii). ولذلك كانت سفن تلك الدول متمتعة بكثير من الامتيازات حتى إن رسوم الدخول والخروج المفروضة على حمولات هذه السفن داخل مواني الإمبراطورية العثمانية كانت أقل مما تخضع له حمولات السفن الوطنية^(lxiii). أيضاً كان لهم قناصل أوروبيون مقيمون في المواني المختلفة، وذلك لتنفيذ المعاهدات التجارية التي عقدتها الدولة العثمانية معهم لتسهيل أمور تجارتهم^(lxiv).

وقد شغل ميناء دمياط قدر لا بأس به من تجارة مصر مع أوروبا، مع استئثار الاسكندرية بالقسط الأكبر من التجارة مع أوروبا وذلك لقربها الجغرافي منها^(lxv). وكانت أهم واردات فرنسا الأصواف والأسلحة ومختلف مواد صناعة النحاس والخزف^(lxvi). أما البندقية فكان يرد منها أجواخ حمراء اللون بالغة السمك، والشيلان والرقيق من آسيا الصغرى، وكذلك الزنك والصلب من ألمانيا^(lxvii).

في حين كانت أهم صادرات مصر إلى أوروبا الأرز، وكانت فرنسا تستورد من مصر نسبة كبيرة تصل إلى (١٧.٥%) من إجمالي الأرز المصدر للخارج^(lxviii). بالإضافة إلى الزعفران والقطن المعزول، وجلود الجاموس والأبقار. وكان يصدر إلى البندقية معظم تلك السلع^(lix). وذلك من خلال بعض المعلومات عن حركة الملاحة في ميناء دمياط عام (١٧٨١م)، حيث غادر ميناء دمياط (٣٩) سفينة محملة بالبضائع، منها ثماني سفن فرنسية متجهة إلى مرسيليا، وعشر سفن بندقية أبحرت إلى قبرص والشام وسفينتين اتجهتا إلى قبرص والشام^(lxx).

"التجارة مع الدولة العثمانية"

نشطت حركة التجارة بين مصر وسائر النواحي التابعة للدولة العثمانية^(lxxi). وكانت الحبوب أبرز هذه الصادرات، حيث كانت دمياط مركزاً ترد إليه الحبوب من سائر نواحي الدلتا والصعيد- ويمثل أهمها الأرز الذي اشتهرت به دمياط، حيث كان يصدر منه حوالي ٧٢% إلى الدولة العثمانية بولاياتها الأسيوية والأوربية^(lxxii).

بالإضافة إلى السكر الخام المصنوع في دمياط، حيث كان يمثل إحدى سلع التصدير الهامة إلى المطابخ السلطانية بإستنبول. وكان يصدر أيضاً المشاق الذي كان يستخدم في صناعة السفن وإصلاحها، حيث يمنع تسرب المياه إلى السفن حين يوضع بين فواصل الألواح الخشبية. والحبال المصنوعة في دمياط من ليف النخيل^(lxxiii).

وقد تمثلت الواردات في الأخشاب التي كانت تجلب إلى دمياط من إسلامبول فتصنع منها السفن، ويحمل التجار كميات كثيرة منها إلى القاهرة وسائر مدن مصر. وتشمل بعض أصناف الخشب الصنوبر والبياض وأنواع القرو. بالإضافة إلى أنواع الحبوب وغيرها^(lxxiv).

"التجارة الداخلية بثغر دمياط إبان العصر العثماني"

أتاح النيل كمجرى ملاحي دائم لدمياط وسيلة سهلت اتصالها بكافة المدن والقرى الواقعة على ضفتي النهر في مصر حتى اسوان جنوباً. بالرغم من أن السفن ذوات الأحجام الكبيرة لا تستطيع الدخول من بوغاز دمياط^(lxxv) إلا أن أفادت دمياط من موقعها كميناء هام تخدمه مجموعة من الطرق التجارية^(lxxvi) الهامة.

فأصبحت مستودعاً لتجارة مدن الدلتا والصعيد الواقعة على النيل ومنفذاً لتصريف تلك المنتجات في بلاد الشام وآسيا الصغرى. فكان النشاط التجاري في ثغر دمياط يجد فيه مناخاً ملائماً، حيث كان المجال مفتوح أمام التجار من مختلف الأجناس الذين شاركوا في التجارة وامتلاك الوكائل^(lxxvii).

وتواصلت العلاقة بين تجار الحبوب في دمياط ورشيد والإسكندرية، كما كان لهم وكائلهم وشركائهم. فقد كانوا مسئولين أمام الأجهزة الإدارية في الديوان بالقلعة عن أسعار بيع وشراء القمح، منعاً للإستغلال أو الاحتكار ومسئولين أيضاً عن تسلم وتوزيع القمح على صغار التجار^(lxxviii). وقد عُمر ثغر دمياط بالمنشآت التجارية التي أديرت من خلالها حركة التجارة الداخلية والخارجية مثل الأسواق والوكائل والخانات التي كان لها دوراً هاماً في النشاط التجاري في دمياط.

أ) الأسواق:

عرفت دمياط نوعين من الأسواق في العصر العثماني، الأسواق المتخصصة أي التي تخصصت في بيع نوع معين من السلع أو البضائع، والأسواق العامة والسويقات وهي

التي لم تتخصص في بيع سلع معينة بل العديد من السلع^(lxxix). ومن أشهر أسواق ثغر دمياط الرئيسية سوق السمك أحد السلع الرائجة بدمياط، وسوق الحسبة كان به عدد كبير من الوكائل، حيث كان يتم الإشراف عليه من خلال أحد القضاة والفقهاء المسلمين بالأحكام الشرعية لمراقبة الموازين والمكاييل ومراقبة الأطعمة والمشروبات^(lxxx). وسوق قنطرة الخواحين (قنطرة تقع في شرق ثغر دمياط) كان يقام عندها سوق دائم. وبالأطراف الشمالية للثغر أقيم سوق المنشأة لخدمة الإمتداد العمراني في ذلك الثغر^(lxxxi). ومن أشهر الاسواق الفرعية بها سوق الحريريين والحدادين^(lxxxii).

ب) القياسر:

كانت كثيرة في الموانئ باعتبارها مراكز تدار منها الحركة التجارية الداخلية إلى جانب الأسواق. وهي عبارة عن شوارع تجارية تمتد على جانبيها الحوانيت المبنية من طابقين أحدهما يستخدم للتجارة والثاني لسكنى التجار وكانت مسقوفة بالاخشاب ولبعضها أبواب يقيم عليها بوابون مسئولون عن أمن تلك القياسر. ومن أشهر قياسر ثغر دمياط القياسرة الكبرى وكان بها ثمانية وثلاثون حانوتاً، والقياسرة الصغرى التي كانت مخصصة لتجارة الأقمشة^(lxxxiii).

ج) الوكائل والخانات:

تتكون الوكالة من مبنى واسع يشتمل على العديد من المخازن والحوانيت، لكل تاجر في هذه الوكالة حانوته. والوكالة باب مربع يغلق عليه يصنع من الخشب ولها فناء واسع. وقد حظيت هذه الخانات والوكائل^(lxxxiv) باهتمام الجهاز الإداري في الثغور تيسيراً على التجار وتشجيعاً لهم على القدوم إلى الثغور من حيث ترميمها وتوفير الامن بها. ومن أشهر وكائل ثغر دمياط وكالة الزيت. كان يخصص لكل جالية خان ينزلون به، ويودعون به متاعهم وبضاعتهم.

وكان لكل خان مدير مقيم به وكان يسمح للجاليات ببناء الكنائس داخل خاناتهم. ومن أشهرهم التي كان يرى بالقرب من شاطيء النيل بناء كبير عتيق مستطيل الشكل يتكون من ثلاثة طباق، ونوافذ كثيرة ذو مشربيات خشبية. وفي أسفله حواصل كانت يمتلئ بخيرات البلاد القريبة والبعيدة. وكان بعضها يحمل فوق بابه الخشبي الضخم لوحات من الرخام نقش عليها تاريخ بنائه^(lxxxv).

د) الساحات والشوادر:

اختصت تلك الساحات بتجارة الحبوب والغلل ولذلك سميت (بساحة الغلال)، أما الشوادر فهي ساحات مسقفة بسقوف مؤقتة من الاخشاب والبردي، وتختص ببيع السلع الموسمية مثل البطيخ^(lxxxvi).

ترجع أسباب ازدهار ميناء دمياط في العصر العثماني إلى:

- ابتعاد دمياط سبباً عن الفتن والصراع بين الهيئات الحاكمة الثلاث (الوالي- الديوان- المماليك)، وقربها من مقر الخلافة العثمانية. فقد كانت أقرب المواني المصرية إلى آسيا الصغرى في تلك الفترة^(lxxxvii).
- إهمال الإسكندرية وتضاؤل أمرها ومركزها، وذلك بسبب ضعف صلتها بداخل البلاد لإمتداد الصحراء إلى الإقليم الواقع بينها وبين النيل مع استمرار تعرض الفرع الكانوبي للإطماء وانتشار اللصوص وقطاع الطرق عبر الطريق الصحراوي الذي يربط الإسكندرية بالخارج^(lxxxviii).
- سياسة الحكومة العثمانية إذ احتكرت الجزء القديم من ميناء الاسكندرية، وهو الجزء الصالح لرسو السفن، ونتيجة لذلك اضطرت السفن إلى إلقاء مراسيها خارج الميناء متأثرة بالعواصف والرياح. بالإضافة إلى ان الرسوم الجمركية كانت عبئاً ثقيلاً على التجارة عبر ميناء الإسكندرية فكانت متنوعة ليس لها نسبة

معينة، بل ترك المر لفوضى وجشع الأمراء. بالتالي ظهرت منافسة ميناء دمياط لها في التجارة مع بلاد الشام ودول أوروبا^(lxxxix).

– أدى تحول طريق التجارة عن البحر المتوسط إلى طريق رأس الرجاء الصالح في نهاية القرن الخامس عشر ومطلع القرن السادس عشر إلى إحداث تغيير في الواقع الاقتصادي الذي عايشته مصر (عالم البحر المتوسط)^(xc) وبخاصة الاسكندرية، حيث كانت تعتمد أساساً على موارد تجارة المرور الخارجية^(xci).

"ميناء دمياط القديم إبان الحملة الفرنسية ١٧٨٩ - ١٨٠١م"

ظلت دمياط محافظة على مكانتها التي اكتسبتها خلال العصر العثماني، واهتم بها الفرنسيين اهتماماً كبيراً وأولوها عنايتهم فزادت تقدماً. ولم يكن اهتمام الفرنسيين وإدراكهم لأهمية دمياط ومينائها وليد الحملة الفرنسية، ولكن ترجع عودة دمياط إلى دائرة المصالح الفرنسية من خلال إدراكهم لأهمية المدينة والميناء في تصدير الأرز. بالتالي بدأت تفكر بصورة جدية بإنشاء قنصلية فرنسية فرعية في دمياط وذلك عام (١٧٧٦م). وتم بالفعل تعيين قنصل فرنسي في دمياط.

ولكن تم الغاء تلك القنصلية عام (١٧٧٩م)، ويرجع ذلك إلى عدم رغبة الدولة العثمانية في احتكار أوروبا لتجارة الأرز وعلى رأسها فرنسا. وحتى تتجنب الإدارة الفرنسية وقوع أي مشاكل مع الإدارة العثمانية في دمياط من جراء سلوك الرعايا الفرنسيين والمسافرين إلى دمياط، أصدرت تحذيرات موجهة إليهم بمنع إستئجار مساكن خاصة لهم في دمياط طيلة مدة رسو السفن الفرنسية في الميناء ومعاقبة المخالفين لذلك. وظلت دمياط ومينائها في تلك الفترة تحتفظ بمكانتها التجارية، حيث كانت أهم الموانئ المصرية، بل كان مينائها أعظم شأناً من الإسكندرية^(xcii). أيضاً كان لها دور بارز من الناحية الحربية، حيث كان يصنع فيها المراكب، كما قام الفرنسيون بإنشاء قلاع عديدة بدمياط

مثل قلعة عزبة البرج والقلعة الشرقية والغربية عند مدخل بوغاز دمياط. بالإضافة إلى طابية بوغاز البرلس وطابية مدخل بحيرة المنزلة^(xciv).

"ميناء دمياط القديم في العصر الحديث"

كان لدمياط دوراً هاماً في السنوات الأولى من حكم محمد علي (١٨٠٥-١٨٤٨م)، سواء من الناحية التجارية أو الحربية. ففي عام (١٨٠٥م) كانت أهم الثغور المصرية وأعظمها تجارة. وعن طريق ميناء دمياط كان يصدر ويرد معظم التجارة الخارجية لمصر. وفي عام (١٨١٠م) شاركت دمياط في بناء أسطول مصر الحربي، حيث كان يضع فيها سفن الأسطول^(xcv).

اهتم محمد علي بالمواني المصرية، وذلك لتعزيز تجارته ورأى أنه لا بد من إنشاء ميناء تأوى إليه السفن التجارية الكبرى، فأثر الإسكندرية^(xcvi) باعتبارها أقرب المواني المصرية إلى أوروبا فأمر بحفر ترعة المحمودية (نسبة إلى السلطان محمود الثاني) عام (١٨٢٠م) وبذلك اتصلت الإسكندرية بفرع رشيد^(xcvii).

أدى ذلك الي استعادة المدينة مركزها كمنفذ رئيسي للتجارة المصرية، وسهلت طريق الإتصال بينها وبين داخل البلاد. ومكنت من زراعة الأراضي المجاورة لها^(xcviii). وأمر بإنشاء الأرصفة التي تخدم ميناء الإسكندرية، فعظمت حركة نقل البضائع واستعاد الميناء أهميته التجارية، وقصد التجار الإسكندرية من كافة أنحاء العالم^(xcix). بالتالي قلت أهمية ميناء دمياط بالنسبة لتجارة مصر الخارجية، وخاصة مع أوروبا وبمجيء عام (١٨٣٨م) أصبحت تجارة مصر من الإسكندرية إلى أوروبا تنتقل جميعها على ظهر سفن أوربية، أما تجارة مصر عبر ميناء دمياط فمقصورة على سواحل الشام وما يجاورها من الجزر^(c).

كان لتطور السكك الحديدية أثر كبير في تطور ونمو الموانيء في العالم. وقد أدى إنشاء الخط الحديدي بين القاهرة والإسكندرية عام (١٨٥٦م) إلى ازدياد نمو وازدهار الإسكندرية حيث عمل على رواج حركة التجارة بها. وفي نفس الوقت لم يتم إنشاء السكك

الحديدية في دمياط إلا عام ١٨٦٩م. وقد تم فتح قناة السويس وإنشاء ميناء بورسعيد على البحر المتوسط عام (١٨٦٩م) أدى ذلك إلى سلب ما بقى لدمياط من مجد تجاري كما أدى إنشاء مدن القناة الأخرى (الإسماعيلية- القنطرة)، وتقدم مدينة السويس واستصلاح بعض الأراضي في تلك المنطقة وإنتاجها الزراعي إلى انتقال بعض المصريين وبخاصة سكان مدينة دمياط للاشتغال بالأعمال المتصلة بالقناة. وكان نتيجة ذلك تدهور ميناء دمياط وأصبح يقتصر على سفن الصيد فقط^(ci).

أثناء الاحتلال البريطاني لمصر (١٨٨٢- ١٩٥٢م) ازدادت أحوال مصر سوءاً تحت الاحتلال البريطاني وتم إهمال جميع شؤون البلاد باستثناء الزراعة (خاصة زراعة القطن)، ولكن ركزت إنجلترا اهتماماتها الدفاعية في الإسكندرية وبورسعيد، وتم إهمال ميناء دمياط إهمالاً كبيراً حتى انسد مصب النيل عند دمياط ورشيد. وذلك إهمالاً متعمداً من سلطات الاحتلال لأن سفن الغزاة لا يمكنها العبور من البوغازين المسدودين^(cii). واتسمت تلك الفترة بالانخفاض التدريجي لإستخدام ميناء دمياط، حتى ازداد عزوف السفن الكبيرة عن استخدام ميناء دمياط، واتجهت جميعها إلى موانئ الإسكندرية وبورسعيد والسويس، وأصبحت الحركة في ميناء دمياط مقتصرة على السفن الشراعية فقط^(ciii).

المصادر والمراجع

(i) السيد خالد المطري: ميناء دمياط- دراسة في أهمية الموقع الجغرافي وكالة الأهرام التجارية، القاهرة ١٩٩٨، ص ٢٠.

(ii) المهندس: حسب الله الكفراوي: مقابلة شخصية بمنزله (مدينة السادس من أكتوبر بالقاهرة)، بتاريخ (الأحد ١٦ / ٩ / ٢٠١٨م)

Hamdan, g. studies in the Egyptian Urbanism, Cairo, 1959, p. 48

(iii) نقولا يوسف: تاريخ دمياط منذ أقدم العصور، القاهرة ١٩٥٩، ص ٨٢.

Taylor, g., Vrban geography- A study of site, Evolution, pattern and classification in villages, towns and cities, London, 1961, p. 12

(iv) السيد خالد المطري: مرجع سبق ذكره، ص ٢٢.

(v) نجلاء توفيق محمد طباجه: الدور اللوجستي لميناء دمياط في تنمية محافظة دمياط، رسالة ماجستير مقدمة للاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ٢٠٠٤م، ص ١٠.

(vi) السيد خالد المطري: مرجع سبق ذكره، ص ٢٢.

(vii) جمال حمدان: شخصية مصر- دراسة في عبقرية المكان، القاهرة ١٩٩٤ دار الهلال، ص ٤٧٠، ٤٧٢.

(viii) جمال الدين الشيال: مجمل تاريخ دمياط سياسياً واقتصادياً، الاسكندرية ١٩٤٩، دار الفكر العربي، ص ٧٠.

(ix) إسماعيل سر هنك: حقائق الأخبار عن دول البحار، الجزء الثاني، المطبعة الأميرية ببولاق، ١٣١٤هـ، ص ٧٦.

- (x) السيد خالد المطري: مرجع سبق ذكره، ص ٢٣.
- (xi) محمد رمزي: القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى سنة ١٩٤٥ القسم الأول، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٥٥م، ص ٨.
- (xii) السيد خالد المطري: مرجع سبق ذكره، ص ص ٢٤، ٢٥.
- (xiii) اليعقوبي: تاريخ البلدان، الجزء الأول، ١٨٩٢، ص ص ٧٢، ٧٤.
- (xiv) نقولا يوسف: تاريخ دمياط، مقالة بجريدة دمياط بتاريخ ٢٠/٦/١٩٤٩، العدد/٦٠٣، ص ٣.
- (xv) السيد خالد المطري: مدينة دمياط- دراسة في جغرافية المدن ، رسالة دكتوراة غير منشورة مقدمة الي كلية الآداب، جامعة القاهرة عام ١٩٧٤م، ص ١١٤.
- (xvi) السيد عبد العزيز سالم- أحمد مختار العبادي: تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، الجزء الأول، ١٩٩٣، ص ٤٦.
- (xvii) واجهت دمياط العديد من غارات الروم في سنوات (٩٠هـ / ٧٠٩م)، (١٢١هـ / ٧٣٨م)، (٢٣٨هـ / ٨٥٣م)، (٢٤٥هـ / ٨٥٩م)، (٢٤٧هـ / ٨٦١م)، (٣٠٧هـ / ٩١٨م)، (٥٦٥هـ / ١١٦٩م)، (٦١٤هـ / ١٢١٨م)، (٦٤٤هـ / ١٢٤٨م).
- السيد خالد المطري: مرجع سبق ذكره، ص ٢٧.
- (xviii) المرجع نفسه. ص ٢٦
- (xix) المقرئزي: السلوك لمعرفة دول الملوك، الجزء الأول، القسم الاول ، القاهرة ١٩٣٤م، ص ٢٠٩.
- (xx) جمال الدين الشيال: تاريخ مصر الاسلامية من الفتح العربي إلى نهاية العصر الفاطمي، الجزء الاول، الإسكندرية ١٩٦٧م، ص ٢٧٠.

(xxi) يفسر ذلك بسبب الضعف الذي حل بالفارما في نهاية الحكم الروماني لمصر. وأدى ذلك إلى تحويل تجارة الجهات الشرقية من مصر إلى دمياط التي أخذت أهميتها تزداد بالتدرج. بالإضافة إلى ضيق الفرع البيلوزي وغمره بالرمال في حين اخذ فرع دمياط يتسع ويزداد أهميته، ويكثر استعماله وأدى إلى ضعف قيمة الفرما، وفقدان تنيس أهميتها بسبب طغيان مياه البحر عليها، ونقل سكان تنيس ومناسجها وصناعها إلى دمياط مما زاد نشاط موقع ميناء دمياط التجاري وقوته الصناعية.

وكذلك مميزات ميناء دمياط الطبيعية وموقعه عند مصب النهر. فضلاً عن صغر المراكب نسبياً في ذلك الوقت، وعدم تعرض الميناء للإرساب النهري آنذاك، كما ساعد الحفر المستمر على بقاءه صالحاً للملاحة. وذلك أدى الي اضمحلال مواني مصر الشرقية في القرن الثاني عشر ماعدا ميناء دمياط. نقولا يوسف: مرجع سبق ذكره، ص ٦٩،

(xxii) جمال الدين الشيال: مرجع سبق ذكره، ص ١٤٧.

(xxiii) السيد الباز العريني: مصر في عهد اليوبيين، القاهرة، ١٩٦١م، ص ١٩٣.

(xxiv) يفسر ذلك ازدهار ميناء دمياط إلى أنه أصبح في تلك الفترة مركزاً لنشاط تجاري كبير تقصده السفن من مناطق متعددة عن ميناء الاسكندرية بسبب انقطاع المياه العذبة التي كانت تصل الإسكندرية عن طريق ترعة شديا التي كانت تعرف بخليج الإسكندرية، وتعرض الفرع الكانوبي للإطماء في القرن الثاني عشر مما حرم الإسكندرية من أهم شريان للمواصلات يربطها بسائر أجزاء البلاد.

محمد صبحي عبد الحكيم: مدينة الإسكندرية، القاهرة، ١٩٥٨م، ص ١٢٨.

السيد خالد المطري، مرجع سبق ذكره، ص ٢٨.

(xxv) المرجع نفسه، ص ٢٧.

(xxvi) السيد الباز العريني: مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٥.

- جمال الدين الشيال: مجمل تاريخ دمياط سياسياً واقتصادياً، دار الفكر العربي، الإسكندرية، ١٩٤٩، ص ١٤.

(xxvii) جمال حمدان: جغرافية المدن، القاهرة، ١٩٦٠، ص ١١٧.

(xxviii) نقولا يوسف: مرجع سبق ذكره، ص ١٥١.

(xxix) السيد خالد المطري: مرجع سبق ذكره، ص ٢٩.

(xxx) جمال الدين الشيال: مرجع سبق ذكره، ص ٤٧.

(xxxi) نقولا يوسف: مرجع سبق ذكره، ص ١٦٤.

(xxxii) سعيد عبد الفتاح عاشور: الحركة الصليبية- صفحة مشرفة في تاريخ الجهاد العربي في العصور الوسطى، الجزء الثاني، القاهرة، ١٩٦٢م، ص ١٤٨.

(xxxiii) السيد خالد المطري: مرجع سبق ذكره، ص ٣١.

(xxxiv) أحمد أحمد الحته: تاريخ مصر الإقتصادي في القرن ١٩، الإسكندرية ١٩٦٧م، ص ٢٥.

(xxxv) نقولا يوسف: مرجع سبق ذكره، ص ٢١٧.

(xxxvi) ذكرت دمياط في وثائق محكمة دمياط الشرعية باسم (ثغر دمياط) نسبة إلى أنه ثغر على الشاطئ الشرقي من النيل، وكانت محاطة بسور كبير يحميها من أي غزو، كان يعيش سكانها بداخله بالإضافة إلى عدد من الأبواب والقلاع والأبراج لحمايتها من البر والبحر.

هشام أحمد عبد الرحمن أحمد: الوثائق والسجلات العربية لمحافظة القتال في الفترة ١٨٦٣-١٨٩٢م، رسالة ماجستير، جامعة الأزهر كلية الدراسات الإنسانية، فرع البنات، قسم الوثائق والمكتبات، ٢٠١٥م، ص ٤٨.

(xxxvii) راضي محمد جودة: دمياط في التاريخ الحديث (١٨١٠ - ١٩٠٦م)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠١٦م، ص ٣٠.

(xxxviii) سحر علي حنفي: العلاقات التجارية بين مصر وبلاد الشام الكبرى في القرن ١٨، الهيئة المصرية العامة للكتاب ٢٠٠٠م، ص ٣٠.

(xxxix) كان للتجار الشوام دور كبير في اقتصاد مصر في القرن السادس عشر والقرن السابع عشر حيث كانت لهم منظماتهم الإقليمية داخل الاسواق والوكالات ليس فقط في دمياط ولكن في الاسكندرية ورشيد والمنصورة. واتخذوا من مصر مركزاً لنشاطهم الاقتصادي وكان لهم وكلاء في المواني المصرية.

محكمة القسمة العسكرية: سجل (٧)، مادة (١٨١)، ص ١٧.

نقلًا عن أ.د/ عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم: فصول من تاريخ مصر الإقتصادي والإجتماعي في العصر العثماني، ص ٣٥١، مطابع الأهرام التجارية، ص ٢٠٠١.

السيد سمير عبد المقصود: الشوام في مصر منذ الفتح العثماني حتى أوائل القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٣، ص ١٠٠.

(xl) عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم: مرجع سبق ذكره، ص ٣٤٩.

(xlii) ثغر بياس (باياس) أو ميناء القضاء المركزي في سنجاق، جبل البركت لولاية آظنه. وهي تقع على الساحل الشرقي لخليج الإسكندرونة، كانت أراضيها عبارة عن سفوح جبال وسواحل، تنحدر منها أنهار صغيرة تمتاز أراضيها بالخصوبة، واشتهرت بالحبوب والمحاصيل التي تسد الإستهلاك المحلي. وتكثر بها الغابات ومزارع الزيتون والليمون والبرتقال. ومعظم سكانها من المسلمين.

شمس الدين سامي: قاموس الإعلام، المجلد السادس، استانبول (١٣١٦هـ - ١٨٩٨م) ص ١٥٧١.

(xlii) هناك بعض الوثائق التي تؤكد مشاركة بعض تجار دمياط لتجار بيباس.

محكمة دمياط، رقم السجل (٣١٧... - ١٠٣٢)، رقم الصفحة (٣١٤ - ٣١٥) مادة ٣١٣، بتاريخ (٨ شوال ١٠٩٦ / ٧ سبتمبر ١٦٨٥ م).

نقلًا عن: فائزة محمد حسن ملوك: دور ميناء دمياط في الدعم الإقتصادي للثغور الشامية في القرنين السابع عشر والثامن عشر (بيباس نموذجاً)، جامعة عين شمس، مجلة بحوث الشرق الأوسط والعلوم الإنسانية، ع ٣٥، ص ١٧٧.

(xliii) كانت السلع تتعرض أثناء إرسالها إلى الثغور الشامية إلى خطر القرصنة وخاصة قرصنة مالطة، لذلك كانت تحرص الإدارة العثمانية بالثغور الشامية على توفير الحماية اللازمة للسفن المتجهة إلى الثغور الشامية فكانت تقوم بإصدار فرمانات باللغة العثمانية إلى والي مصر بتكليف القائمين على الأمر في ميناء دمياط بتوفير الحماية اللازمة.

محكمة دمياط الشرعية: رقم السجل (٠٠٠٤٢٤ - ١٠٣٢)، صفحة (٢٨٦)، رقم المادة (٣٢٧) بتاريخ ١١٣٧هـ - ١٧٢٤م. (نقلًا عن) فائزة محمد ملوك: مرجع سبق ذكره، ص ١٨٥.

(xliv) المرجع نفسه، ص ١٩٢.

(xlv) فائزة محمد ملوك: مرجع سبق ذكره، ص ١٩٣.

(xlvi) عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم: العلاقات الإقتصادية والاجتماعية بين الولايات العربية إبان العصر العثماني (١٥١٧ - ١٧٩٨م)، المجلة العربية للعلوم الإنسانية، عدد ٩، مجلد (٣)، ١٩٨٣م، ص ٢٦.

(xlvii) كان يرسل في العام عن طريق ميناء دمياط وحده ٣٠ ألف إردب (مكيال يستخدم في وزن الحبوب)، بسعر ٢٠ إلى ٢٢ بوظاقة، والبوظاقة هو الريال النمساوي المعروف باسم التالير أو ريال ماريا تريزا. ضرب لأول مرة عام (١٧٥١م). ويسمى أبو طاقة نسبة لرسم النافذة أو هيئة الشباك

الصغير المنقوش على الوجه الآخر. وعندما شكلت الإدارة الفرنسية لجنة للتعامل مع بعض التجار المصريين لتحديد قيمة العملات المتداولة كان يعادل سعره قرشاً واحداً.

ب. س. جيرار: الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر، الجزء الأول ترجمة زهير الشايب، وصف مصر، شركة نهضة مصر للطباعة، طبعة ٢٠٠٢، ص ٤٦٤

صامويل برنارد: النقود العربية المتداولة في مصر، ترجمة زهير الشايب، وصف مصر، الجزء السادس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ص ص ٧٢، ٧٣.

(xlviii) عبد الحميد حامد سليمان: تاريخ المواني المصرية في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب القاهرة ١٩٩٥، ص ٢٨٣.

(xlix) السنامكي: هو نبات ربيعي، له فوائد طبية علاجية، فهو يستخدم لأعراض الصداع وتخفيف آلام المفاصل والظهر، وإذا أضيف إلى الخل أزال الكحة ويقضي على الغثيان عند سقوطه، ويثمر قروناً خضراء. ومن فوائده العلاجية أنه يعالج الصفراء ويقضي على الكحة ويقضي على النقرس.

داود بن عمر الإنطاكي: تذكرة أولي الألباب والجامع للعجب والعجاب، الجزء الأول بيروت (١٠٠٨هـ/ ١٥٩٩م)، ص ص ١٤٨ - ٢٠١.

(١) كان لطائفة اليهود دور كبير في اقتصاديات دمياط في العصر العثماني، فقد احتكر اليهود تجارة الاعشاب الطبية مثل (السنامكي - الخيار شينر) وكانوا يصدرون أيضاً الأرز إلى المواني العثمانية.

دار الوثائق القومية. محكمة دمياط، سجل (١٠)، ص ١١٥، مادة (٣٦٦)، بتاريخ ٢٥ صفر ٩٧٩هـ/ ١٩ يوليو ١٥٧١م.

دار الوثائق القومية. محكمة دمياط، سجل (١٠)، ص ١٥٧، مادة (٥٣٣)، بتاريخ ٢٥ ربيع أول ٩٧٩هـ/ ١٧ إبريل ١٥٧١م.

نقلاص عن: عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم: فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والإجتماعي في العصر العثماني، مرجع سبق ذكره ص ١٢٢.

أ.د/ نبيل عبد الحميد سيد احمد: الأجنب وأثرهم في المجتمع المصري ١٨٨٢ - ١٩٢٢.

: اليهود في مصر (١٩٤٧ - ١٩٥٦) الجزء الثاني (الحياة الاقتصادية

والاجتماعية).

: النشاط الاقتصادي للأجنب وأثرهم في المجتمع المصري (١٩٢٢ - ١٩٥٢م)، مكتبة نانسي بدمياط، ط ٢٠٠٤م.

(i) عبد الحميد حامد سليمان: مرجع سبق ذكره، ص ٢٨٦.

(ii) رؤوف عباس حامد: مصر وعالم البحر المتوسط في العصر الحديث، طبعة أولى ١٩٨٩، ص ٦١.

(iii) محكمة دمياط الشرعية، رقم السجل ٧٩، رقم الصفحة ١٣٦، رقم المادة (٢٣٤)، بتاريخ ٢٣ جماد آخر ١٠٤٣هـ / ٥ يناير ١٦٣٣.

محكمة دمياط الشرعية، رقم السجل ١١٣، رقم الصفحة (٣٠٢)، رقم المادة (٣٥٧)، بتاريخ ٩ شعبان ١٠٧١هـ / ١٠ إبريل ١٦٦١م.

نقلاً عن: أحمد عبد العزيز علي عيسى: دور مصر في مواجهة الأزمات الاقتصادية في بلاد الشام وكريت في القرن السابع عشر، بحث مقدم ضمن المؤتمر الدولي الخامس بعنوان "العرب والترك عبر العصور"، جامعة قناة السويس، كلية الآداب والعلوم الإنسانية ٢٠١٣م، ص ٤٥.

(iv) بيورلديات: مفرداها بيورلدي، وهو من المصدر التركي بيورمن بمعنى (أن يأمر) ومعنى كلمة بيورلدي هو (أمر بـ...)، كان يطلق على براءات التعيين حتى الدرجة الثانية، وعلى الشهادة التي يحصل عليها المتخرجون من الأزهر، وظل يطلق في مصر حتى عام ١٩١٥م.

أحمد السعيد سليمان: تأصيل ما ورد في تاريخ الجبرتي من الدخيل، دار المعارف القاهرة ١٩٧٩ ص ص ٤٩ - ٥٠.

(iv) صلاح أحمد هريدي: دراسات في تاريخ مصر الحديث، ج ١، (٩٢٣ هـ / ١٢١٣ م - ١٥١٧ هـ /

١٧٩٨ م)، دار عين للدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية، القاهرة، ٢٠٠٥ م، ص ١٣٥.

(vi)فايزة محمد حسن ملوك، مرجع سبق ذكره، ص ١٩٥.

(vii)عبد الحميد حامد سليمان: الملاحة النيلية في مصر العثمانية ١٥١٧ - ١٧٩٨ م، سلسلة تاريخ

المصريين، ع ١٦٧، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ص ٢٩.

(viii)راضي جودة، مرجع سبق ذكره، ص ٣٢.

(ix) قام الشوام في مصر بالتجارة في الأقمشة والقطن، حيث كانت تجارة القطن تدر أرباحاً كثيرة على

المشتغلين بها. ومن الشوام الذين اشتغلوا بهذه التجارة (نعوم خلف) الذي عمل بتجارة القطن إلى

جانب عمله بالمقاولات، أيضاً (جبران سالم) عمل في بادئ الأمر بتجارة البضائع الشامية ثم أخذ

يتوسع في تجارة القطن.

عبد الله محمد غرباوي: الشوام في مصر في القرنين ١٨، ١٩، دار النهضة العربية ١٩١٦، ص ص

٨١ - ٨٢.

(x) عبد الحميد حامد سليمان: مرجع سبق ذكره، ص ٢٨٧.

(xi)المرجع نفسه، ص ٣٤.

راضي محمد جوده: مرجع سبق ذكره، ص ٢٨٧.

(xii)المرجع نفسه، ص ٣٤.

(xiii)ب. س جيران: مرجع سبق ذكره، ص ٣٤.

(lxiv) محمد عبد الرازق عطا: مدينة دمياط في العصر المملوكي حتى نهاية العصر العثماني، دراسة

آثارية عمرانية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة القاهرة، كلية الآثار ٢٠٠٦م، ص ٦٥.

(lxv) راضي محمد جودة: مرجع سبق ذكره، ص ٣٦.

(lxvi) ب. س جيار: مرجع سبق ذكره، ص ص ٣٠٥ - ٣٠٧.

(lxvii) محمد عبد الرازق: مرجع سبق ذكره، ص ٧٤.

عبد الحميد حامد سليمان: مرجع سبق ذكره، ص ص ٢٨٨ - ٣٠٢.

(lxviii) ب. س. جيار: مرجع سبق ذكره، ص ٣٣٩.

(lxix) محمد عبد الرازق عطا: مرجع سبق ذكره، ص ٧٣.

(lxx) عبد الرحمن بكر: ميناء دمياط ودوره في العلاقات التجارية بين مصر وبلاد الليفانت خلال القرن

الثامن عشر، بحث ضمن كتاب مصر وعالم البحر المتوسط في العصر الحديث، إشراف رعوف

عباس حامد، ط(١)، القاهرة دار النهضة العربية ١٩٨٩، ص ٦٧.

(lxxi) عبد الحميد حامد سليمان: مرجع سبق ذكره، ص ٢٨٢.

(lxxii) محمد عفيفي عبد الخالق: المصالح الفرنسية في ميناء دمياط في القرن الثامن عشر، المجلة

التاريخية المصرية، المجلد ٣٧ القاهرة ١٩٩٠، الدار العربية للكتاب ١٩٩٣، ص ١٧١.

(lxxiii) عبد الحميد حامد سليمان: مرجع سبق ذكره، ص ص ٢٨٤، ٢٨٥.

(lxxiv) راضي محمد جودة: مرجع سبق ذكره، ص ٣٤.

(lxxv) ذكرت السفن التي لا تستطيع الدخول من بوغاز دمياط بأنها السفن الراسية عند فوهة الثغر،

تميزاً لها عن السفن التي كانت تصل إلى مدينة دمياط وترسى قبالة ديوان جمرك دمياط، ونتيجة

لذلك نشطت طائفة الجرومية الذين كانوا يقومون بنقل البضائع من وإلى السفن الكبيرة الراسية بفوهة الثغر، وكذلك إرشاد بعض المراكب الأصغر حجماً لتمكينها من اجتياز البوغاز دخولاً وخروجاً.

عبد الحميد حامد سليمان: مرجع سبق ذكره، ص ٢٦٤.

(lxxvi) كانت حركة التجارة عبر البحر المتوسط أقل حجماً في فصل الشتاء، حيث كانت الملاحة في تلك الفصل تشكل لوناً من المخاطر، ولذلك كان شطر كبير من هذه البضائع يسلك طريقاً آخر إلى الشام عبر بحيرة المنزلة، حيث تسلك المراكب طريقها مبحرة من قرية غيط النصارى بثغر دمياط ثم تحمل البضائع براً إلى الشام. كما ارتبطت دمياط بالبرلس ورشيد عبر طريق بري يخترق شمال الدلتا، وتقطعه القوافل إلى رشيد في يوم ونصف إلى يومين. ويربط تلك الطريق بين موانئ مصر الشمالية على البحر المتوسط دمياط- البرلس- رشيد- المرجع نفسه، ص ٢٦٥.

(lxxvii) المرجع نفسه، ص ٣٢٢.

(lxxviii) عبد الحميد حامد سليمان: مرجع سبق ذكره، ص ص ٣٢٠ - ٣٢١.

(lxxix) راضي محمد جودة: مرجع سبق ذكره، ص ص ٣٦ - ٣٧.

(lxxx) نقولا يوسف: مرجع سبق ذكره، ص ٣٢٦.

(lxxxi) عبد الحميد حامد سليمان: مرجع سبق ذكره، ص ٣٢٦.

(lxxxii) نقولا يوسف: مرجع سبق ذكره، ص ص ٤٧٣ - ٤٧٤.

(lxxxiii) عبد الحميد حامد سليمان: مرجع سبق ذكره، ص ص ٣٢٨ - ٣٢٩.

(lxxxiv) الخان: هو لفظ تركي بمعنى المحل أو الفندق، فكان ينزل به المسافرون و والتجار الغريباء القادمون بمراكبهم إلى المدينة ،ومن أشهر التجار تجار بلاد الشام ببضائعهم.

نقولا يوسف: مرجع سبق ذكره، ص ٤٧٣ .

(lxxxv) المرجع نفسه: ص ص ٤٧٣ - ٤٧٤ .

(lxxxvi) عبد الحميد حامد سليمان: مرجع سبق ذكره، ص ٣٣٠ .

(lxxxvii) سعاد ماهر: محافظات الجمهورية العربية المتحدة في العصر الإسلامي، مجلة كلية الآداب،

جامعة القاهرة، مجلد ٢١، العدد الأول، مايو ١٩٥٩، ص ١٦٣، القاهرة ١٩٦٣ .

(lxxxviii) السيد خالد المطري: مرجع سبق ذكره، ص ٣٢ .

(lxxxix) فتحي محمد أبو عياله: ميناء الإسكندرية ومركزه بين موانئ البحر المتوسط، مسابقة واصف

غالي، جامعة الإسكندرية- كلية الآداب، نوفمبر ١٩٦٣ - أغسطس ١٩٦٣، ص ٢ .

(xc) فاروق عثمان أباطة: أثر تحول التجارة العالمية إلى رأس الرجاء الصالح على مصر وعالم البحر

المتوسط أثناء القرن السادس عشر، الإسكندرية ١٩٨٨، ص ٤٧ .

(xci) السيد خالد المطري: مرجع سبق ذكره، ص ٣٣ .

(xcii) يفسر ازدهار ميناء دمياط في تلك الفترة عن ميناء الاسكندرية إلى :عدم تقدم الاسكندرية

وتدهورها بشكل كبير وذلك لانتشار الكساد فيها بسبب الحصار البحري الإنجليزي للمدينة،

بالإضافة إلى الضرائب الباهظة التي فرضها الفرنسيون على سكانها وانتشار الأمراض والأوبئة بها .

السيد خالد المطري: مرجع سبق ذكره، ص ٣٦ .

(xciii) محمد عفيفي عبد الخالق: مرجع سبق ذكره، ص ص ١٦٩ - ١٧٦ .

(xciv) السيد خالد المطري: مرجع سبق ذكره، ص ص ٣٤ - ٣٥ .

(xcv) محمد عاطف عبد المقصود: وضع دمياط الاقتصادي في القرن التاسع عشر: مجلة كلية الآداب: جامعة المنصورة، العدد (٢٨)، يناير ٢٠٠١، ص ٦٥٣.

محمد فؤاد شكري وآخرون: بناء دولة محمد علي، القاهرة ١٩٤٨، ص ١٣٢.

(xcvi) أدرك محمد علي أهمية المركز الحربي الممتاز للإسكندرية، وأنها أصلح موقع للدفاع عن مصر، ولذا زاد اهتمامه بتحسينها وتزويدها بالعتاد الحربي و اتخذها قاعدة للأسطول الحربي في البحر المتوسط، وأنشأ بها دار لصناعة السفن (الترسانة). السيد خالد المطري: مرجع سبق ذكره، ص ٤٠.

(xcvii) نقولا يوسف: مرجع سبق ذكره، ص ٢٤٦.

(xcviii) محمد صبحي عبد الحكيم: مرجع سبق ذكره، ص ٢٤٦.

(xcix) سامي عبد العاطي محمد عسكر: وثائق وسجلات مجلس تجار مصر في الفترة (١٨٤٩م- ١٨٧٦م)، دراسة أرشيفية دبلوماسية، رسالة ماجستير غير منشورة. جامعة الأزهر، كلية الدراسات الإنسانية (بنات)، قسم الوثائق والمكتبات ٢٠١٣م ص ١٥.

يانج، جورج: تاريخ مصر في عهد المماليك إلى نهاية حكم اسماعيل، تعريب علي أحمد شكري، القاهرة، مكتبة مدبولي ١٩٩٦؛ ط٢، ص ٨٢-٨٣.

(c) محمد عاطف عبد المقصود: مرجع سبق ذكره، ص ٦٣٨.

السيد خالد المطري: مرجع سبق ذكره، ص ٣٦.

(ci) المرجع نفسه: ص ٤١.

(cii) نقولا يوسف: مرجع سبق ذكره، ص ٢٧١.

(ciii) السيد خالد المطري: مرجع سبق ذكره، ص ٤٣.